

ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

30 Rechtsamt

Betreff:

Erfahrungsbericht Linie 527 Felsental

Beratungsfolge:

09.06.2021 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

16.06.2021 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussfassung:

Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussvorschlag:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Begründung

Bereits im März informierte die Verwaltung den Haupt- und Finanzausschuss (DS.-Nr.: 0249/2021) über den aktuellen Sachstand im verwaltungsgerichtlichen Verfahren zur Linienführung der 527 im Bereich Felsental. In Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung und der Hagener Straßenbahn AG wurde ein Erfahrungsbericht erstellt. Dieser wurde dem Verwaltungsgericht Arnsberg vom Rechtsamt der Stadt Hagen für den weiteren Verfahrensablauf übermittelt.

Der Erfahrungsbericht ist der Anlage zu entnehmen.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

keine Auswirkungen (o)

Finanzielle Auswirkungen

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

gez. Henning Keune
Technischer Beigeordneter

gez. Sebastian Arlt
Beigeordneter

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Amt/Eigenbetrieb:

Stadtsyndikus

**Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ **Anzahl:** _____

Erfahrungsbericht

Linienführung der Linie 527 ab dem 15.12.2019

Einführung

Mit dem Ratsbeschluss zur Umsetzung des Fahrplanwechsels Dezember 2019 (DS.Nr.: 0193/2019), hat es eine Änderung des Linienweges im Bereich „Felsental“/ „Schultenhardtstraße“ gegeben. Hierdurch wird seitdem vor allem die Großwohnsiedlung „Am Waldesrand“ erstmalig erschlossen. Der Zugang zum ÖPNV war den Anwohnern zuvor, aufgrund der topografischen Gegebenheiten, nur erschwert möglich.

Wie auch viele andere Wohngebiete in Hagen, ist auch das Wohngebiet im Umfeld der Straße „Felsental“ durch eine verdichtete Bebauung sowie (teilweise) geringe Straßenbreiten gekennzeichnet. Oftmals herrscht in den Wohngebieten ein hoher Parkdruck, wodurch die Straßenbreite durch parkende Pkw weiter verringert wird. Ein Begegnungsverkehr zwischen einem Bus und anderen Verkehrsteilnehmern ist in kurzen Abschnitten nicht möglich. Dies trifft sowohl auf die vorherige Linienführung über die „Schultenhardtstraße“, als auch auf die neue Linienführung über die Straße „Felsental“ zu.

In der Sitzung des Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität am 29.01.2020 (Ds.Nr.: 1239/ 2019) wurde vereinbart, dass die Hagener Straßenbahn nach einem Beobachtungszeitraum von etwa einem halben Jahr einen Erfahrungsbericht über die Linienführung der 527 erarbeitet. Aufgrund der großen Auswirkungen der Corona-Pandemie konnten jedoch nur bedingt aussagekräftige Daten gesammelt werden. Seit dem ersten Lockdown im Frühjahr 2020 wurde ein erheblicher Einbruch der Fahrgastnachfrage verzeichnet. Die ermittelten Daten bildet daher seit Frühjahr nicht mehr den Normalzustand ab. Zudem ist grundsätzlich davon auszugehen, dass der Zuspruch der Bürger auf Angebotsverbesserungen im ÖPNV erst mit einer zeitlichen Verzögerung eintritt, da das verbesserte Angebot sich zunächst etablieren muss.

Die nachfolgenden Daten und Sachverhalte sind daher vor dem Hintergrund der zuvor beschriebenen Gegebenheiten zu bewerten. Es ist zu erwarten, dass sich die positiven Auswirkungen bei einer Normalisierung der Lage weiter steigern.

1. Entwicklung der Fahrgastzahlen im Bereich Alt-Emst / Felsental

Die Fahrgastzahlen im Bereich Alt-Emst und Felsental haben sich seit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2019 als Ergebnis der Netzumstellung positiv entwickelt. An den Haltestellen im Bereich „Wasserloses Tal“ sowie im Bereich der Linienwegänderung der Linie 527 sind die Fahrgastzahlen der ersten zweieinhalb Monate des Jahres 2020 (vor Beginn des Corona-Lockdowns) verglichen mit den Fahrgastzahlen von September bis Mitte November 2019 (nach den Sommerferien und vor der Vorweihnachtszeit) um durchschnittlich 20 % gestiegen. Vergleicht man

nur die Haltestellen, die ausschließlich von der Linie 527 bedient wurden bzw. heute weiterhin bedient werden, fällt der Fahrgastzuwachs noch viel deutlicher aus. Hier sind Steigerungen von über 80 % bei den Einsteigern und fast 70 % bei den Aussteigern zu verzeichnen.

Generell ist festzustellen, dass die Linie 527 im Bereich Alt-Emst überwiegend in der Relation von und zur Innenstadt genutzt wird. Hierbei wird die Relation Innenstadt -> Emst etwas mehr genutzt als die Gegenrichtung was vermutlich topografisch begründet ist. Die Haltestellen, an denen auch die Linien 518 und 519 halten, haben ebenfalls leicht höhere Ein- und Aussteigerzahlen. Eine Wanderung der Fahrgäste zu den neuen Haltestellen entlang der Linie 527 hat demnach nicht stattgefunden.

Aufgrund der Corona-Pandemie mit dem damit verbundenen Lockdown seit dem 14.3.2020 sind die Fahrgastzahlen im Bereich Alt-Emst ähnlich wie im gesamten Netz schlagartig gesunken und haben sich seit Schulbeginn nach den Sommerferien 2020 wieder bei etwa 80 % des vor-Corona-Niveaus eingependelt. Seriöse Aussagen zu den langfristigen Auswirkungen der Netzmumstellung in diesem Bereich sind daher mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Dennoch ist die Entwicklung in den ersten Monaten gerade für die Linie 527 so deutlich, dass hier bereits von einem Erfolg des geänderten Linienweges gesprochen werden kann.

Bis zum 15.12.2019 bog die Linie 527 von der Straße „Wasserloses Tal“ erst über die „Willdestraße“ und „Schultenhardtstraße“ in das Wohngebiet Alt-Emst ein. Dies wurde über die Haltestellen „Baufeldstraße“ und „Wasserturm“ erschlossen. Mit dem Fahrplanwechsel am 15.12.19 bog die Linie 527 bereits an der Straße „Am Waldesrand“ in das Wohngebiet Alt-Emst ein und erschließt seitdem die mehrgeschossigen Wohngebäude „Am Waldesrand 2-8“ und die Wohnanlage „Am Waldesrand 10A-10F“. In der nachfolgenden Tabelle sind die Zähldaten der Ein- und Aussteiger an den jeweiligen Haltestellen vor und nach dem Fahrplanwechsel dargestellt:

Durchschnittliche Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger Mo - Fr				
	Zählzeitraum 01.09. – 14.11.2019		Zählzeitraum 01.01. – 13.03.2020	
Haltestellen	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger
Baufeldstraße	38	42	-	-
Am Waldesrand	-	-	43	41
Felsental	-	-	26	36
Wasserturm	25	29	48	43
Summe	63	71	117	120

Die betrachteten Zeiträume liegen außerhalb der Ferienzeiten und auch außerhalb der Weihnachtszeit, ebenso sollten im Zählzeitraum bis 13.03.2020 noch keine

Auswirkungen der Corona-Pandemie bestanden haben. Überraschend ist, dass sich die beobachteten Fahrgastzuwächse in relativ kurzer Zeit nach Umsetzung der Maßnahme bereits bemerkbar gemacht haben. Derartige Erfolge erstrecken sich erfahrungsgemäß erst über einen längeren Zeitraum.

Im netzweiten Vergleich der Ein- und Aussteigerzahlen liegen die absoluten Werte bei den hier betrachteten Haltestellen deutlich unterhalb der gesamtstädtischen Durchschnittswerte. Dies ist in Wohnquartieren mit einer Bebauungsstruktur wie im Bereich Felsental und einem adäquaten ÖPNV-Angebot auch nicht anders zu erwarten. Dennoch gilt auch hier für die Stadt Hagen, gemäß des ÖPNV-Gesetzes NRW, für die besiedelten Bereiche eine angemessene ÖPNV-Bedienung zu gewährleisten.

2. Geschwindigkeiten der Busse in der Straße „Felsental“

In der Diskussion um die neue Linienführung gab es auch Beschwerden über Geschwindigkeitsüberschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Zur Überprüfung hat die Hagener Straßenbahn die betrieblichen Daten ausgewertet. Als Basis der Auswertung dienen die von allen Fahrzeugen erfassten Positions- und Geschwindigkeitsdaten über das Betriebsleitsystem (ITCS). Erfasst wurden dabei die Daten sämtlicher von der HST zwischen 29.12.2019 und 25.05.2020 durchgeführten Fahrten durch die Straße „Felsental“.

Die Positionsdaten und die in der jeweiligen Position gefahrene Geschwindigkeit der Busse im Bereich zwischen den Haltestellen „Am Waldesrand“ und „Wasserturm“ sind in Abbildung 1 in Form einer Punktwolke grafisch dargestellt. Die Geschwindigkeit wird dabei über einen Farbverlauf von grün nach gelb dargestellt, wobei dunkelgrün eine Geschwindigkeit von 0 km/h (Legende) Geschwindigkeit von 32 km/h ist.

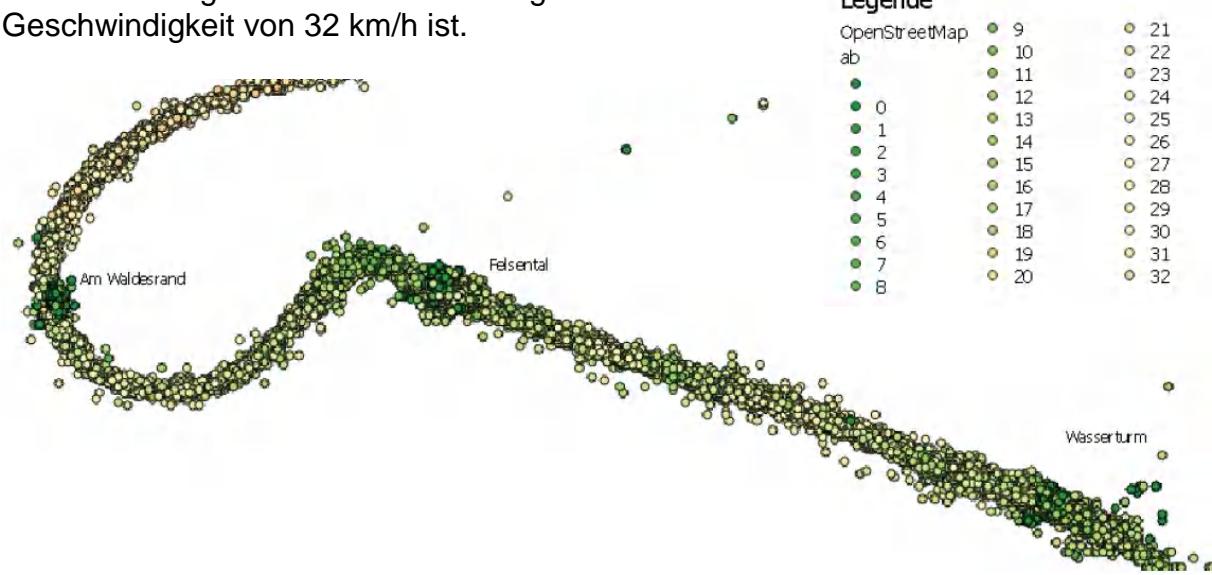


Abbildung 1: Grafische Darstellung der Positions- und Geschwindigkeitsdaten der Busse (Fahrtrichtung Alt Emst -> Stadt)

Beschränkt man die Auswahl der Messdaten auf die Straße Felsental (siehe Abbildung 2), worauf sich die Beschwerden zur Geschwindigkeitsüberschreitung beziehen, ergeben sich insgesamt ca. 24.000 Messpunkte.

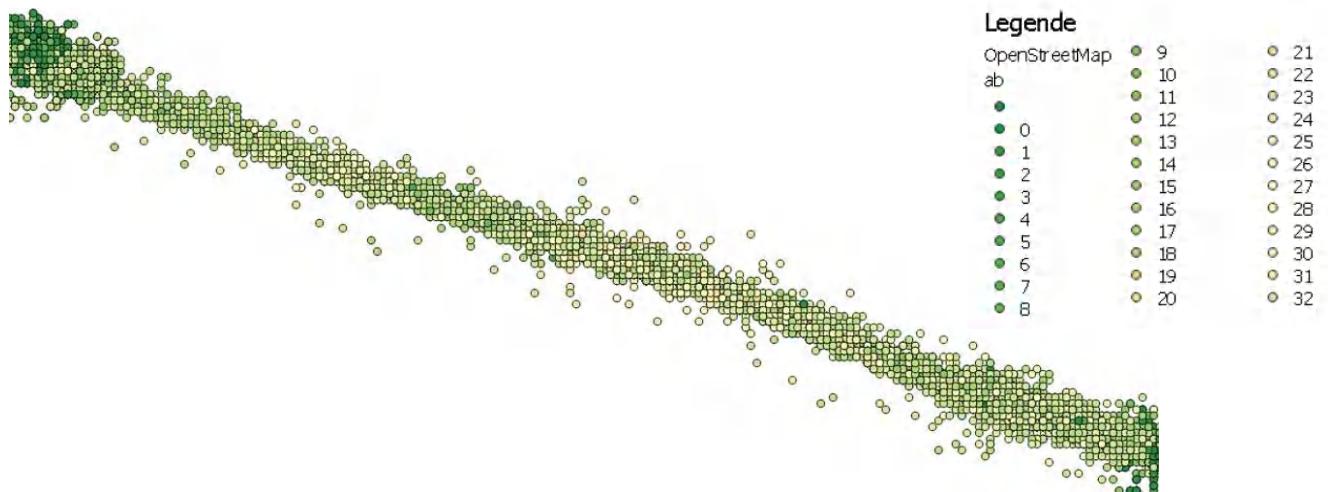


Abbildung 2: Grafische Darstellung der Positions- und Geschwindigkeitsdaten der Busse (Felsental)

Die Messdaten lassen sich auch in Form eines Diagramms mit der Verteilung der jeweils ermittelten Geschwindigkeiten darstellen. Aus dem Diagramm in Abbildung 3 ist erkennbar, dass eine Häufung der Fahrgeschwindigkeiten in einem Bereich um 20 km/h liegt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in diesem Bereich nur ganz vereinzelt geringfügig überschritten wird.

Die gefahrenen Geschwindigkeiten entsprechen damit dem Charakter der Straße und sind auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit als unkritisch einzuschätzen.

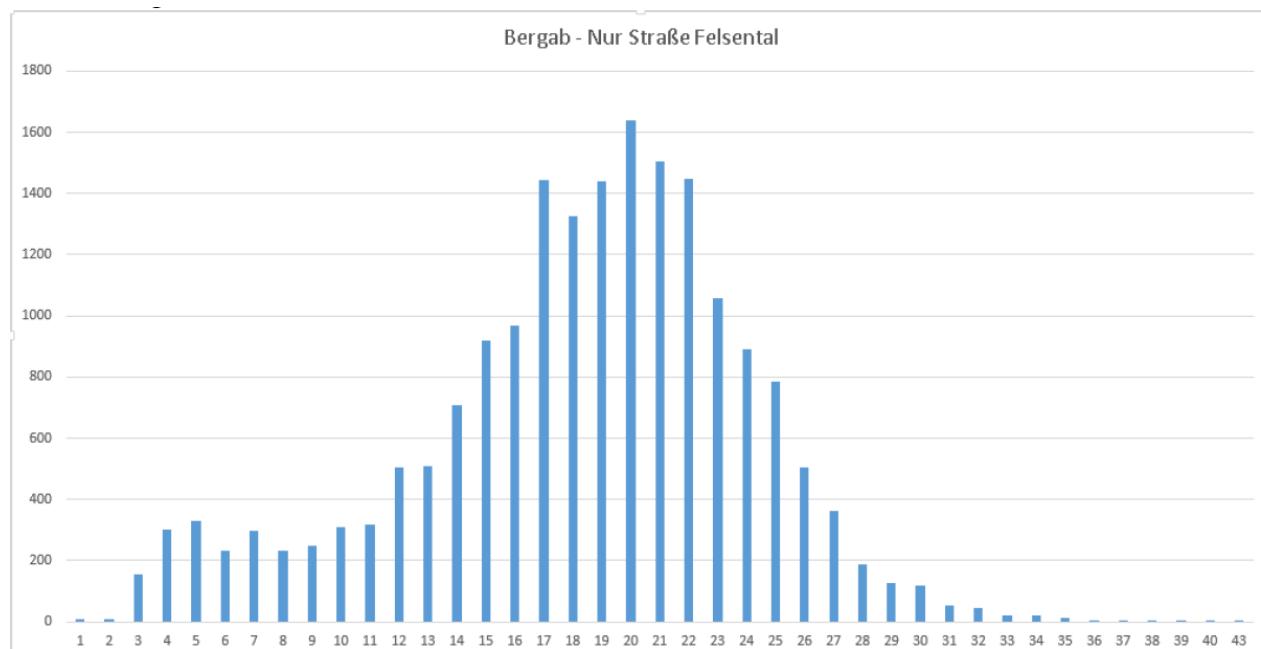


Abbildung 3: Verteilung der gemessenen Geschwindigkeiten (Felsental - bergab)

In der Gegenrichtung ergibt sich ebenfalls die Darstellung in Form einer Punktfolge aus einer Vielzahl von Messdaten (siehe Abbildung 4). Die Eingrenzung auf den Bereich der Straße Felsental ergibt ein vergleichbares Bild wie in Abbildung 2, so dass auf eine erneute Darstellung verzichtet wird.

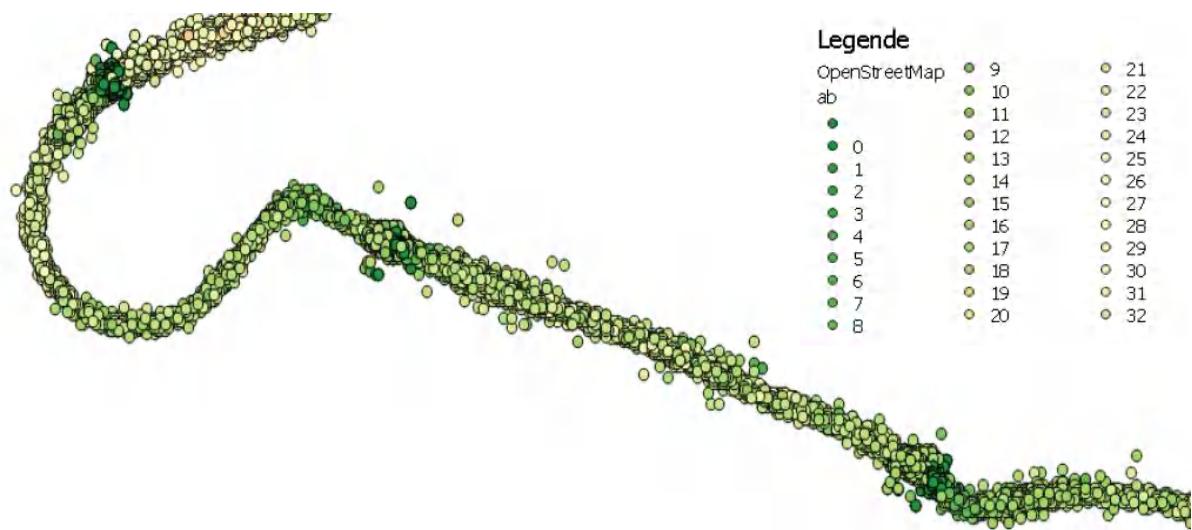


Abbildung 4: Grafische Darstellung der Positions- und Geschwindigkeitsdaten der Busse (Fahrtrichtung Stadt -> Alt Emst)

Wie Abbildung 5 zeigt, sind auch in Fahrtrichtung Emst die Fahrzeuge gehäuft mit Geschwindigkeiten um 20 km/h auf der Straße „Felsental“ unterwegs. Auch in dieser Fahrtrichtung ergeben sich kaum Überschreitungen der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 30 km/h.

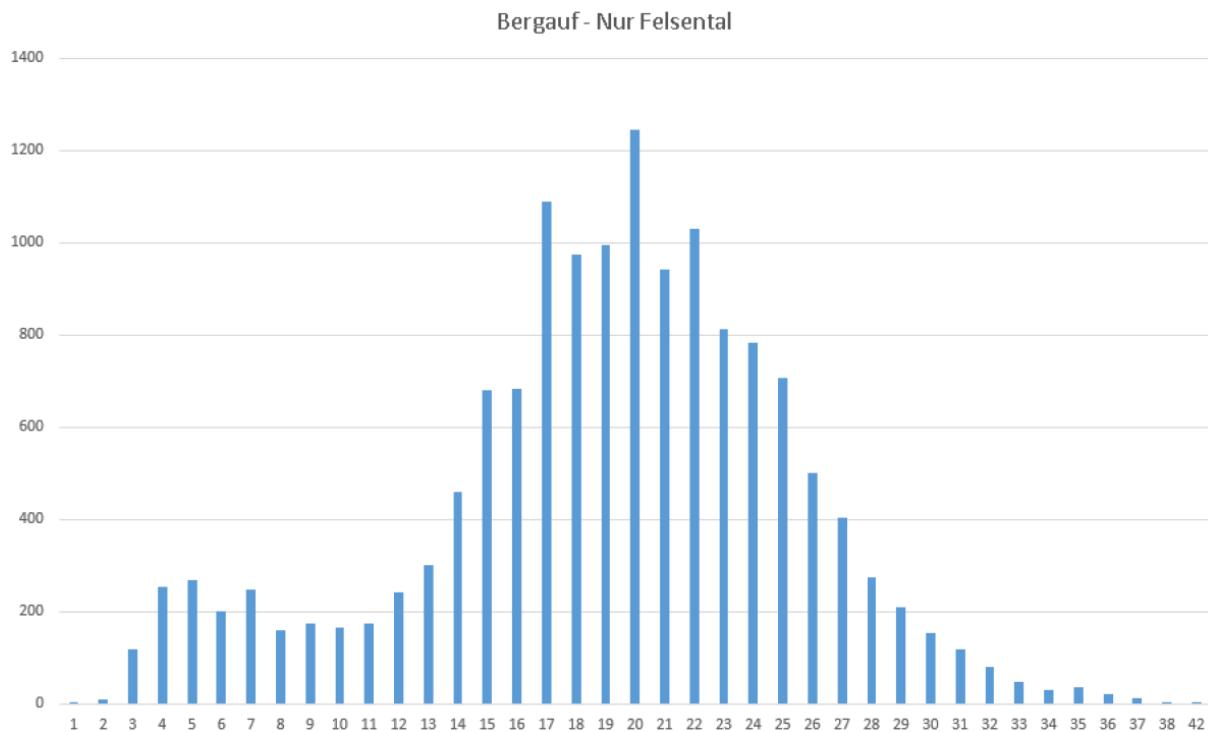


Abbildung 5: Verteilung der gemessenen Geschwindigkeiten (Felsental - bergauf)

Die Beschwerde, dass Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten von 50 km/h die Straße „Felsental“ befahren, lässt sich aus den zuvor beschriebenen Daten widerlegen. Nach Auswertung dieser Daten wird demnach nicht einmal ständig Tempo 30 überschritten, sondern moderat mit im Schnitt 20 km/h gefahren. Eine Geschwindigkeit von 50 km/h, wurde niemals erreicht. Es ist zu vermuten, dass die gefahrene Geschwindigkeit der Busse wegen der Enge des Straßenraums subjektiv deutlich überschätzt wird, wie dies in der Regel bei großen Fahrzeugen der Fall ist.

Zusammenfassend kann somit belegt werden, dass die Geschwindigkeit der in der Straße Felsental verkehrenden Busse dem Charakter der Straße angemessen ist, so dass ein gesondertes Verkehrsunfallrisiko nicht zu erkennen ist.

3. Verkehrssicherheit in der Straße „Felsental“

Im Rahmen des Klageverfahrens private Klägerin ./ Stad Hagen (Aktenzeichen - 7K1447/20) hatte die Straßenverkehrsbehörde bereits eine umfassende, eindeutige Stellungnahme zur Einschätzung der örtlichen Situation abgegeben.

Nach Ablauf des Beobachtungszeitraumes zeigt sich, dass diese Einschätzungen vollumfänglich zutreffen.

Die Kernaussage, dass „....aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse keine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Rechtsgüter des §45 StVO erheblich übersteigt“, kann als bestätigt angesehen werden.

Nach wie vor ist der Bereich unfallunauffällig. Auch vor der Buslinienführung durch die Straße Im Felsental fand Begegnungsverkehr größerer Fahrzeuge statt. Zudem gibt es eine Vielzahl von Straßen, in denen sich die Situation ähnlich darstellt. Das gelegentliche Überstreifen des Gehwegs wird daher in Relation zur Aufrechterhaltung des ÖPNV als nachrangig betrachtet.

Die örtlichen Verhältnisse mit wechselnden, geringen Straßenbreiten erfordern die strikte Einhaltung des gesetzlichen Parkverbotes.

Hierbei ist es dem Grunde nach irrelevant, welche Fahrzeuge die Straße befahren, da die Fahrbahnbreiten teilweise auch schon einen Begegnungsfall PKW/PKW nicht zulassen.

Ein Begegnungsfall Bus/Bus trat nur sehr vereinzelt auf, kann in der Regel aber ausgeschlossen werden.

Entsprechend kommt die Fachverwaltung, die Hagener Straßenbahn AG und die Polizei zu dem Ergebnis, dass durch die Buslinienführung der Linie 527 keine erhöhte Gefahrenlage eingetreten ist und aus diesem Grund keine Veranlassung gesehen wird, die Linie 527 über andere Strecken zu führen.

4. Zusammenfassung

Die ersten Erfahrungen mit der neuen Linienführung der Linie 527 sind in Bezug auf die Entwicklung der Fahrgästzahlen positiv, weil sowohl auf der neuen Route als auch im Wasserlosen Tal Steigerungen der Nachfrage festzustellen sind. Sowohl Beschwerden zu Überschreitungen der Geschwindigkeit, als auch Bedenken zur Verkehrssicherheit in der Straße „Felsental“ lassen sich basierend auf den vorliegenden Daten nicht bestätigen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Linienführung der Linie 527 über die Straßen „Am Waldesrand“ und „Felsental“ beizubehalten.